

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

#### A. Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Ojek *Online* (GO-JEK)

Pada perkembangannya GOJEK telah resmi beroperasi di 10 kota besar di Indonesia, termasuk Jakarta, Bandung, Bali, Surabaya, Makassar, Yogyakarta, Medan, Semarang, Palembang, dan Balikpapan dengan rencana pengembangan di kota-kota lainnya pada tahun mendatang, Setiap daerah juga sudah memiliki kantornya masing-masing<sup>56</sup>. GOJEK sudah mendapat SIUP (Surat Izin Usaha Perdagangan) dan SITU (Surat Izin Tinggal Usaha) namun untuk izin operasionalnya belum ada dari Dishub.

GO-JEK baru-baru ini menjadi pilihan sebagian masyarakat Indonesia sebagai jasa angkutan orang beberapa waktu terakhir, karena dengan kemudahan dan juga *background* sebagai angkutan sepeda motor yang dapat melaju dengan mudah tanpa macet dan dapat berjalan di gang-gang kecil, beberapa alasan itulah yang menjadikan GO-JEK pilihan utama masyarakat dalam bepergian jika tidak membawa kendaraan pribadi. Akan tetapi masyarakat kurang mengerti tentang keamanan menjadi penumpang ojek, mereka hanya memikirkan kenyamanan, cepat dan efisien ketika menumpang jasa ojek *online* tersebut.

Masyarakat perlu mengetahui bahwa ada perlindungan hukum jika saat menggunakan jasa ojek *online* mengalami kecelakaan di jalan raya, memang

---

<sup>56</sup> <http://Www.Go-Jek.Com/> diakses pada tanggal 21 November 2016 Pukul 22.35 WIB

dalam hal ini belum jelas adanya peraturan mengenai ojek kendaraan bermotor, maka jika terjadi kecelakaan ini adalah kecelakaan murni, karena GO-JEK belum terdaftar sebagai angkutan umum dan belum juga ada dasar hukumnya, hanya saja GO-JEK dan perusahaan jasa transportasi lainnya diperbolehkan beroperasi melalui kicauan (*tweet*) Presiden Republik Indonesia Bapak Joko Widodo di salah satu media sosial<sup>57</sup> yang intinya memberikan perintah Menteri Perhubungan untuk mengizinkan jasa transportasi *online* tetap beroperasi, karena sangat dibutuhkan rakyat Indonesia.

Setelah adanya pernyataan Presiden Republik Indonesia diatas muncul lagi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Peraturan tersebut menjadi jawaban dari keraguan tentang peraturan mengenai ojek yang berbasis *online*. Berbagai kemudahan untuk penyelenggara angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi tersebut telah dijelaskan didalam Pasal 40 ayat (1) dan (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 yang berbunyi “untuk meningkatkan kemudahan pemesanan pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, perusahaan angkutan umum dapat menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi” dan di ayat (2) yang berbunyi “untuk meningkatkan kemudahan pembayaran pelayanan jasa angkutan orang tidak dalam trayek, perusahaan angkutan umum dapat melakukan pembayaran secara tunai atau menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi”

---

<sup>57</sup> Andika Wijaya, 2016, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Jakarta Timur, hlm. 200.

Penulis telah melakukan penelitian dan analisis melalui berbagai sumber, yang diharapkan dapat menjawab rumusan masalah dan menunjang penulisan skripsi ini. Penulis melakukan penelitian dan olah data melalui wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan, Dit lantasi DIY, dan kantor cabang GO-JEK di Yogyakarta. Wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan DIY di bidang Angkutan yaitu Bapak Harimurti, menurut beliau GO-JEK belum bisa dikatakan sebagai angkutan bermotor umum, namun belum ada aturan yang jelas mengenai GO-JEK maupun ojek itu sendiri, jika terjadi kecelakaan, maka yang bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut adalah pengemudi GO-JEK itu sendiri sehingga Dinas Perhubungan tidak ikut bertanggung jawab.

GO-JEK belum resmi jadi angkutan umum, karena GO-JEK belum memenuhi syarat-syarat pendirian perusahaan angkutan umum, karena hal tersebut akan menjadi sumber hukum administrasi bagi perusahaan GO-JEK dan Dinas Perhubungan bisa bertanggung jawab jika terjadi kecelakaan di jalan raya maupun masalah-masalah yang timbul di dalam GO-JEK itu sendiri terkait pelayanan masyarakat sebagai kendaraan bermotor umum yang telah sah dan diakui pemerintah khususnya Dinas Perhubungan sebagai pengelola angkutan jalan.

Pihak POLANTAS DIY sendiri juga sependapat dengan Dinas Perhubungan Yogyakarta yaitu GO-JEK merupakan angkutan umum bermotor yang dapat dikatakan ilegal karena belum mendapatkan izin resmi dari dinas Perhubungan Yogyakarta, sehingga pengemudi GO-JEK beserta kendaraan

bermotor yang digunakan dianggap sebagai kendaraan bermotor pribadi bukan kendaraan bermotor umum dan penegakan hukumnya disamakan dengan masyarakat pada umumnya, berbeda jika GO-JEK sudah resmi menjadi angkutan umum.

Pihak PT GO-JEK menjelaskan bahwa jika terjadi kecelakaan yang harus bertanggung jawab adalah pengemudi GO-JEK itu sendiri, karena dalam perjanjian kerja antara PT GO-JEK dengan Mitra (pengemudi) dijelaskan bahwa Mitra menyetujui bahwa semua risiko maupun kewajiban yang disebabkan oleh kelalaian Mitra yang termasuk, namun tidak terbatas kepada keterlambatan Mitra dalam menyediakan jasa kepada konsumen (penumpang), kecelakaan dan kehilangan barang pada saat pengantaran, yang mungkin timbul dari maupun sehubungan dengan penyediaan jasa oleh Mitra kepada konsumen merupakan tanggung jawab Mitra.

Dalam perjanjian kerja antara PT GO-JEK dengan Mitra juga menyebutkan, dengan ini Mitra membebaskan PT GO-JEK dari segala macam tuntutan, gugatan, atau tindak hukum lainnya, baik dalam sebuah gugatan perdata maupun setiap tuntutan pidana yang dialami oleh Mitra dalam bentuk apapun terkait dengan jasa yang ditawarkan maupun disediakan melalui *aplikasi* GO-JEK. Jika ada informasi yang dapat membantu untuk proses investigasi seperti plat nomor, maka PT GO-JEK hanya dapat membantu sebagai mediator dalam mempertemukan kedua belah pihak untuk mencari penyelesaian masalah tersebut.

Bentuk tanggung jawab pengemudi GO-JEK atas terjadinya kecelakaan berupa ganti rugi kepada pihak penumpang, sedangkan PT GO-JEK memberikan santunan musibah kecelakaan kepada seluruh pelanggan GO-JEK yang menggunakan jasa *Go-Ride* (Jasa Angkutan Orang), konsumen atau penumpang akan menerima penggantian sampai dengan Rp. 10.000.000, dan untuk biaya rumah sakitnya sampai dengan Rp. 5.000.000, nominal tersebut dengan syarat dan ketentuan berlaku.<sup>58</sup>

Berdasarkan pasal 234 ayat (1) Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan “pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi”, dengan adanya peraturan perundang-undangan diatas maka sudah jelas bahwa pihak perusahaan GO-JEK wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang GO-JEK tersebut. Atas dasar UULLAJ tersebut pihak POLANTAS DIY melakukan penegakan hukum, hal ini sama seperti penegakan hukum untuk warga sipil bukan penegakan hukum untuk angkutan umum, dan pihak POLANTAS DIY juga berpendapat tidak ada peraturan lain selain UULLAJ untuk menegakkan hukum bagi pihak GO-JEK yang melakukan pelanggaran dan/atau kelalaian saat mengemudi di jalan raya.

Perlindungan Hukum dibedakan menjadi 2 yaitu perlindungan hukum preventif dan represif ;

---

<sup>58</sup> [www.go-jek.com](http://www.go-jek.com) diakses pada Tanggal 16 November 2016 Pukul 20.15 WIB

## 1. Perlindungan hukum preventif

Perlindungan hukum preventif yaitu subjek hukum diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif.<sup>59</sup>

Menurut pasal 235 ayat (1) UULLAJ yang berbunyi “jika korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pasal 229 ayat (1) huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana, dan menurut pasal 235 ayat (2) yang berbunyi “jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (1) huruf b dan huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Pasal 7 huruf f Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) yang berbunyi “bahwa pelaku usaha wajib memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan”, sedangkan pada pasal 60 ayat (1) sampai ayat (3) UUPK yang berbunyi “Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen berwenang

---

<sup>59</sup> Philipus M. Hadjon. 1987. *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Bina Ilmu, Surabaya, hlm. 36.

menjatuhkan sanksi administratif terhadap pelaku usaha yang melanggar pasal 19 ayat (2) dan ayat (3), pasal 20, pasal 25 dan pasal 26.”

Ayat (2) yang berbunyi “sanksi administratif berupa penetapan ganti rugi paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah)” dan ayat (3) yang berbunyi “ tata cara penetapan sanksi administratif sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dalam peraturan perundang-undangan”.

## **2. Perlindungan Hukum Represif**

Perlindungan hukum represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa, penanganan perlindungan hukum oleh pengadilan umum dan peradilan administrasi di Indonesia termasuk kategori perlindungan hukum ini. Prinsip perlindungan hukum terhadap tindakan pemerintah bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia<sup>60</sup>.

Kasus yang pernah dialami GO-JEK yang merugikan penumpangnya adalah kasus kecelakaan yang terjadi di daerah Menteng, Jakarta Pusat pada tanggal 25 September 2015. Penumpang tersebut mengalami patah tulang pada jari kaki korban, selang beberapa waktu pihak GO-JEK yang bekerja sama dengan jasa asuransi Allianz untuk memberikan asuransi kecelakaan bagi penumpang hingga Rp. 5 juta.

---

<sup>60</sup>Philipus M. Hadjon, *op.cit.* hlm. 38

Berdasarkan peraturan diatas maka penumpang GO-JEK bisa menuntut pengemudi GO-JEK dan juga perusahaan GO-JEK itu sendiri atas kerugian yang diderita pihak konsumen, dan pihak Kepolisian Lalu Lintas juga dapat membantu pihak konsumen atau penumpang GO-JEK tersebut jika terjadi kecelakaan di jalan raya dan menuntut ganti rugi atas kelalaian pihak pengemudi dan perusahaan GO-JEK.

Penanggulangan kasus diatas pihak GO-JEK telah memenuhi syarat sebagai perusahaan jasa yang memberikan kepuasan serta memenuhi hak konsumen yang telah mengalami kerugian yang diakibatkan oleh kelalaian pihak GO-JEK, jika hak konsumen tidak terpenuhi bisa juga melaporkan kepada Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK), karena hak sebagai konsumen telah dilanggar dan tidak dipenuhi.

#### **B. Upaya Hukum Yang Dilakukan Penumpang Ojek *Online* (GO-JEK) Untuk Mendapatkan Perlindungan Hukum**

Upaya penumpang untuk mendapatkan perlindungan hukum apabila penumpang tersebut mengalami kecelakaan, maka penumpang berhak mendapatkan ganti rugi berupa santunan dari PT GO-JEK, karena dalam syarat dan ketentuan PT GO-JEK menyebutkan bahwa “GO-JEK Indonesia memberikan santunan musibah kecelakaan kepada seluruh pelanggan GO-JEK yang menggunakan layanan GO-RIDE. Konsumen akan menerima penggantian sampai dengan Rp.10.000.000 dan untuk biaya rumah sakitnya sampai dengan Rp.5.000.000”. berdasarkan ketentuan diatas penumpang



berhak meminta pertanggungjawaban pihak GO-JEK apabila pihak GO-JEK tidak memberikan perlindungan hukum terhadap penumpang berupa santunan seperti ketentuan yang dijelaskan diatas, apabila dari pihak GO-JEK tidak dapat memenuhi syarat dan ketentuan diatas, maka pihak GO-JEK dapat dikategorikan wanprestasi.

Penumpang dapat melakukan musyawarah dengan PT GO-JEK maupun jalur non litigasi seperti:

1. Negosiasi

Penyelesaian sengketa dengan menggunakan komunikasi dua arah dari kedua belah pihak yang bersengketa untuk merumuskan sebuah kesepakatan bersama, kedua belah pihak tersebut adalah PT GO-JEK dengan penumpang.

2. Mediasi

Upaya penyelesaian sengketa secara damai dimana ada keterlibatan pihak ketiga yang netral (mediator), yang secara aktif membantu pihak-pihak yang bersengketa untuk mencapai suatu kesepakatan yang dapat diterima oleh semua pihak.

3. Konsiliasi

Upaya untuk mempertemukan kepentingan kedua belah pihak yang berselisih untuk mencapai persetujuan dan penyelesaian bersama.

4. Arbitrase

Berdasarkan UU No. 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif penyelesaian Sengketa Pasal (1) angka 1. Arbitrase adalah cara

penyelesaian suatu sengketa Perdata di luar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian Arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa. Apabila para pihak dalam suatu perjanjian atau transaksi bisnis secara tertulis sepakat membawa sengketa yang timbul diantara mereka sehubungan dengan perjanjian atau transaksi bisnis yang bersangkutan ke arbitrase dihadapan Badan Arbitrase Nasional Indonesia (“BANI”), atau menggunakan Peraturan Prosedur BANI, maka sengketa tersebut diselesaikan dibawah penyelenggaraan BANI berdasarkan Peraturan tersebut, dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan khusus yang disepakati secara tertulis oleh para pihak, sepanjang tidak bertentangan dengan ketentuan undang-undang yang bersifat memaksa dan kebijaksanaan BANI. Penyelesaian sengketa secara damai melalui Arbitrase di BANI dilandasi itikad baik para pihak dengan berlandaskan tata cara kooperatif dan non-konfrontatif.<sup>61</sup>

Ditinjau dari instrumen pidana, pengemudi GO-JEK dinyatakan bersalah karena kelalaian yang menimbulkan kecelakaan sehingga menyebabkan penumpang mengalami luka-luka hingga kematian. Dari penjelasan diatas dapat ditinjau dari putusan No. 99/Pid.B/2012/PN.PWK, berdasarkan putusan tersebut menyatakan terdakwa telah terbukti secara syah dan meyakinkan bersalah melakukan Tindak Pidana Lalu Lintas, karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia, korban luka berat dan korban luka ringan yang diatur dan diancam pidana dalam Pasal 310 ayat

---

<sup>61</sup> <http://www.baniarbitration.org/ina/procedures.php>. diakses pada tanggal 24 November 2016 Pukul 22.15 WIB

(4) dan Pasal 310 ayat (3) dan Pasal 310 ayat (2) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa dengan pidana penjara selama 10 (sepuluh) bulan dengan masa percobaan selama 1 (satu) tahun dan 6 (enam) bulan dan denda sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah) subsidair 2 (dua) bulan kurungan. Berdasarkan tinjauan putusan diatas maka, hakim yang mengadili pengemudi GO-JEK yang diperkarakkan oleh penumpang yang mengalami kecelakaan tersebut dapat menggunakan yurisprudensi, karena memiliki kesamaan dalam tuntutan dari isi putusan diatas, yaitu pengemudi melakukan kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan yang merugikan penumpang, serta penumpang mengalami luka ringan sampai luka berat.